

## EL PROYECTO DE REFORMA INTERIOR EN MADRID DEL SR. ORIOL



«Lector madrileño o amigo de Madrid: interésate por la capital de España, patrimonio común. Deseo tu aprobación. Si no apruebas, critica, combate, ataca; todo, menos la mortal indiferencia.»

Con estas palabras, destinadas a un noble intento de remover nuestro ambiente ciudadano en lo que afecta a los problemas de urbanización, tropieza el lector en la cubierta de la lujosa *Memoria del proyecto de reforma interior en Madrid*, por José Luis Oriol, arquitecto (1). Un dibujo barroco recuadra este título; abundantes planos y gráficos complementan el texto; unas láminas en color procuran atraer la atención de

las gentes que necesitan de tal género de solicitudes para interesarse por esta clase de estudios.

El trabajo que revela la *Memoria* es grande; el propósito, muy laudable. A pesar de ello, sospechamos que en el reducido ambiente nuestro, con nuestra falta de curiosidad intelectual y artística, afanosos únicamente tras la labor que produce ganancia inmediata y sin que nos preocupe el Arte, que, según Platón, es todo lo su perfluo en la vida, la invocación del Sr. Oriol no será escuchada. Ello hará probablemente que sea muy grande el número de elogios que oiga nuestro compañero al juzgar de su labor, pues es más fácil elogiar que estudiar, y son muy numerosas las gentes que miden del valor de un trabajo por su superficial apariencia, ahorrándose así más detenido análisis, y tal vez contrariedades, si, no coincidiendo con el autor, practicaban esta áspera condición de la sinceridad.

Carecemos de títulos oficiales que nos den beligerancia en estos problemas de urbanización; solicitados por muy diversos trabajos, no hemos podido dedicar a ellos más que algunos ratos empleados en leer unos pocos libros y en meditar sobre tales cuestiones divagando por las grandes avenidas de nuestras ciudades modernas y por las calles, desiguales y angulosas, de las viejas villas.

Con tan escaso bagaje, vamos a analizar el proyecto de reforma interior del señor Oriol, sin olvidar el gran principio de comprensión, el que, según Barres, es extraer de una obra o de un hombre todo lo que en ellos es digno de afección.

(1) 2 de mayo de 1921.

### Lo que debe ser un proyecto de reforma interior

Un proyecto de reforma interior es actualmente uno de los problemas más complejos de urbanización y de arquitectura. Para estudiarlo hay que tener en cuenta un número considerable de factores y datos existentes que lo condicionan extraordinariamente. Enumeraremos algunos: necesidades de la circulación actual y de la futura; pendientes y rasantes; orientación de las calles y de las casas; forma de las manzanas; unión con las vías existentes que se conservan; necesidad de respetar edificios históricos, artísticos o imposibles de derribar por otras causas; aspecto artístico de las vías proyectadas, procurando mejorar las perspectivas de los edificios conservados; trazados más convenientes para el saneamiento de las futuras viviendas... Un proyecto de reforma interior será tanto mejor cuanto mayor armonía y equilibrio se haya logrado entre todos estos factores que lo condicionan, que le dan su extraordinaria complejidad y de ninguno de los cuales es posible prescindir.

### Los Ayuntamientos y los proyectos de reforma interior

Problema de tal complejidad, es muy difícil que pueda ser abordado en las grandes ciudades por uno o varios particulares. Para su estudio necesitan gran cantidad de datos, que tan sólo los Municipios poseen. Son además éstos los que representan teóricamente a la ciudad, y parece natural han de acordar los diversos intereses en pugna que la realización de una reforma interior lleva consigo. Además, requieren estos proyectos para su bondad una articulación conveniente con las alineaciones y reformas y con los ensanches propuestos por los Ayuntamientos. Suelen poseer éstos varios arquitectos que deben entender en tales cuestiones.

Por las anteriores razones parece indudable que el plan de reforma interior de una ciudad debe ser obra de sus dependencias municipales, formando un conjunto armónico, un plan completo, con las restantes alineaciones y reformas propuestas por el Ayuntamiento y con los planes de ensanche, sin que se desliguen nunca unos de otros.

Si el supuesto Municipio al que nos referimos tiene arquitectos competentes en cuestiones de urbanización, nada más natural que sean éstos los que se encarguen de tales trabajos. Si no los tuviera, debe formarlos, enviando a algunos de sus técnicos inteligentes y laboriosos, dos o más años, a Francia, Alemania, Inglaterra o los Estados Unidos a estudiar estos problemas.

Un proyecto total de reforma interior, nuevas alineaciones y ensanche de una ciudad, es obra a realizar — entiéndase en la práctica, no en el papel — en varios años. Durante ellos podrán cambiar las necesidades de la población, la importancia

de su circulación y muchos otros de los datos que han servido para realizarlo; por ello, uno de estos proyectos no ha de ser una cosa inmutable que se aplicará rigurosamente tal como se concibió en un principio. La parte no ejecutada debe irse modificando conforme a las nuevas condiciones. Contra la idea generalmente admitida, creemos, por tanto, que un plan total de reforma y ensanche de una ciudad, es un proyecto en elaboración continuamente, y no un plan prefijado de antemano, que se aplica inflexiblemente, tal como en un principio se concibió.

### Madrid, su circulación viaria y sus curanderos

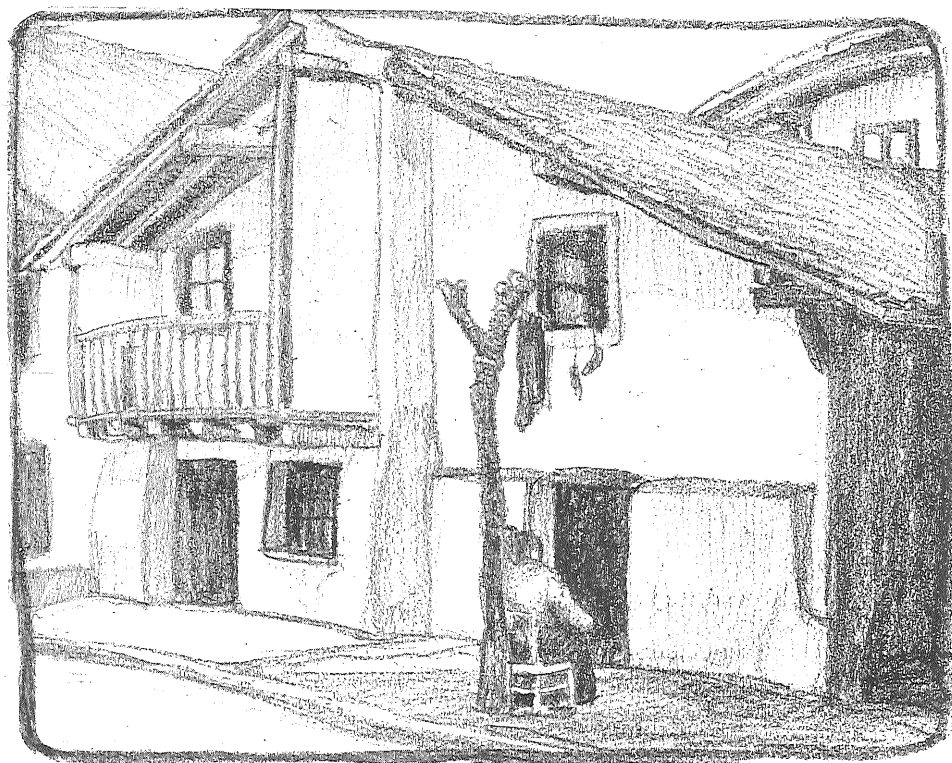
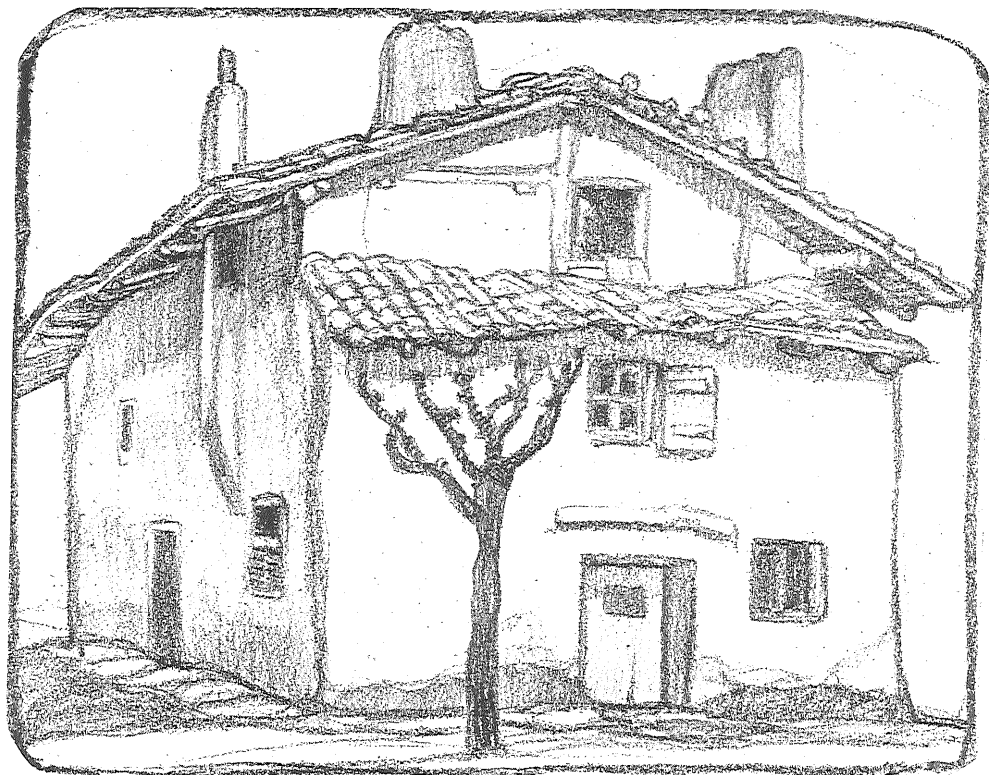
El crecimiento progresivo de Madrid es indudable, prescindiendo, naturalmente, para juzgar de él, de un plano en el que se representan los recintos de nuestra capital desde el siglo X hasta el año 1916, plano que figura en la *Memoria* del señor Oriol, que antes fué publicado en la del Sr. Núñez Granés, y que no sabemos de dónde lo tomaría éste, aunque sospechamos sería seguramente de algún historiador de afición o de buen humor.

Es lástima que se publiquen repetidamente planos como éste y datos como el del número de sus habitantes en los años 933 y 1083, capaces de hacer pensar al lector un poco culto que los vea, que todo el resto de la *Memoria* es obra hecha con igual ligereza.

Madrid, repítese innumerables veces al día por todo el mundo, es pequeño para el número de habitantes que contiene; las calles del centro son estrechas para el tránsito que por ellas circula. No cabe negarlo; pero tal vez un poco envanecidos con este crecimiento de nuestra ciudad, no hemos reparado suficientemente en las causas de la aglomeración urbana.

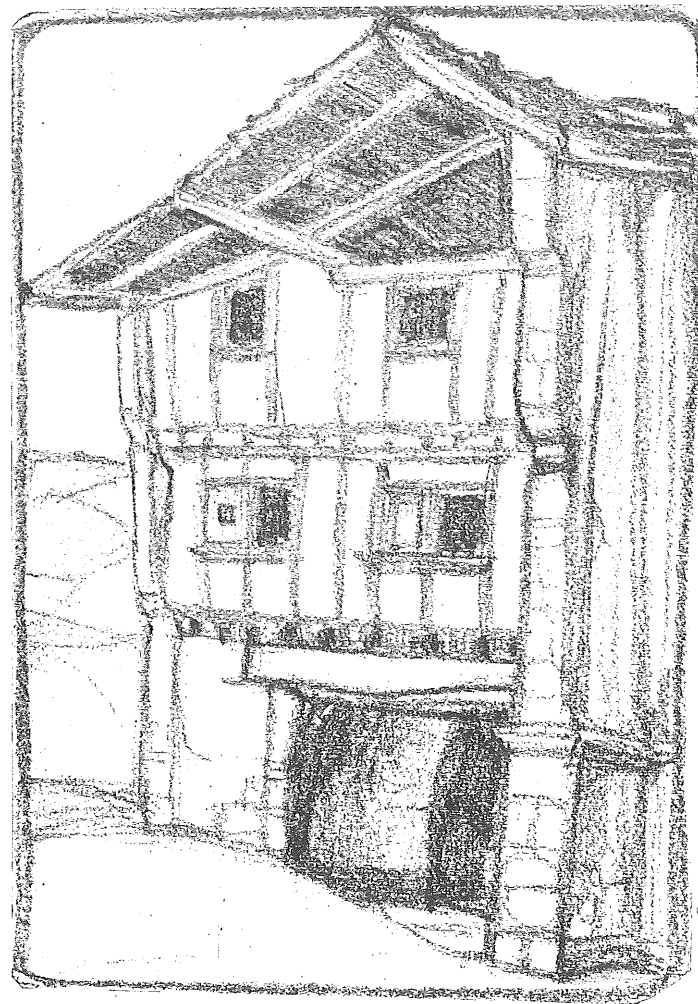
Madrid es aún, a pesar de la transformación de los últimos años, muy capital castellana. Lo mismo que en provincias se va a pasear bajo los soportales de la plaza Mayor, aquí vamos al centro: a los alrededores de la Puerta del Sol. Las personas que rápidamente marchan a sus quehaceres, se encuentran detenidas por numerosos transeuntes que caminan lentamente, dándose el espectáculo de los escaparates y de la gente que pasa. El carro o el camión que circula por las calles céntricas, se ve detenido por la enorme fila de vehículos que, después del paseo, van a dar vueltas por las vías del centro. Aunque se abran grandes avenidas y plazas extensas, esta muchedumbre continuará apretujándose en los sitios céntricos, obediente a la necesidad del madrileño de ver durante el día al mayor número posible de convecinos.

Para remediar esta insuficiencia viaria del centro de Madrid, agravada extraordinariamente desde el año 1916, hanse propuesto y propónense en estos últimos tiempos, numerosas soluciones, a base casi todas de lo que se ha llamado, con frase que ha adquirido ya la categoría de lugar común, «descongestionar la Puerta del Sol»; es decir, apartar de ella lo más posible el tránsito forzoso de cruce, con lo



DIBUJOS DEL PAÍS VASCO, DEL ARQUITECTO LUIS VALLET.





DIBUJOS DEL PAÍS VASCO, DEL ARQUITECTO LUIS VALLET.

que quedaría destinada a la exhibición de paseantes ociosos, provincianos, mujeres públicas a ciertas horas del día, concurrentes al Ministerio de la Gobernación, vendedores ambulantes y gentes que viven de conmover la bolsa ajena, no siendo dudoso que con público tan característico ganase el aspecto pintoresco de nuestra ya bastante entretenida Puerta.

Hecho análogo al que se quiere producir conscientemente ahora, ocurrió con la plaza Mayor, de una manera natural e insensible, retirándose gran parte de la circulación que en otros tiempos a ella aflucía y quedando como un lugar tranquilo y retirado del Madrid de los siglos XVII y XVIII, como la Puerta del Sol lo sería del XIX, si llegase a realizarse la reforma interior.

Todas las soluciones propuestas por Empresas y particulares para mejorar las condiciones viarias del centro de Madrid, parten de considerar esta reforma como un negocio para el que la proyecta, y ello lleva en sí un vicio de origen, una preocupación fundamental, que puede obscurecer o hacer olvidar consideraciones importantísimas, lo que refuerza las razones antes manifestadas en favor de los Municipios para acometer estas grandes obras, ya que tales organismos pueden y deben a veces olvidarse de las conveniencias económicas, cuando éstas son opuestas a las públicas.

### El proyecto del Sr. Oriol

El criterio en que se basa este estudio de la reforma viaria primordial de Madrid, se resume, según la *Memoria*, en la interpretación de las cuatro reglas siguientes:

1.<sup>a</sup> Fundamental. Encauzar la circulación, aislando el núcleo central de la Puerta del Sol.

2.<sup>a</sup> Establecer entre los dos núcleos más importantes del ensanche de Madrid al Norte y Sur, la comunicación necesaria, hoy prácticamente imposible.

3.<sup>a</sup> Relacionar estas vías Norte y Sur con un trazado general, que permita al recinto antiguo de Madrid atender debidamente a sus necesidades de viabilidad, luz, higiene y belleza, descongestionando los conglomerados más densos.

4.<sup>a</sup> Realzar, dar puntos de vista y relacionar por enlace viario de categoría, los centros más monumentales de Madrid y sus edificios de mayor interés.

Aplícanse éstas proyectando: dos grandes vías que partiendo de la glorieta de Bilbao terminen en la puerta de Toledo y plaza de Lavapies respectivamente; una avenida que desde San Francisco el Grande vaya por la plaza del Progreso y calle de la Magdalena al museo del Prado; otra que desde el cruce de la nueva Catedral fuese a la plaza Mayor; dos que arrancando de la plaza de Oriente conducirían a la Gran Vía en construcción, en su encuentro con la calle Ancha y a la plaza Mayor; y finalmente, otra desde la plaza Mayor a Progreso y Lavapies a la plaza de Goya. La vía estudiada detalladamente en esta *Memoria* es la de Hospicio-plaza Bilbao-Carrera de San Jerónimo-plaza de Antón Martín; las demás danse a título de ideas a desarrollar.

Desde luego puede asegurarse que en este estudio no se han tenido en cuenta bastantes de los factores que condicionan un proyecto de reforma interior, simplificando con ello notablemente el problema. Así, se ve que se ha prescindido del plano del ensanche y del del extrarradio, trabajando sólo sobre el del interior de Madrid, como si fuera una isla, y haciendo caso omiso de circulaciones tan fundamentales como son las de enlace de unas estaciones ferroviarias con otras, y de todas con el interior de Madrid. En cambio, tómate como centro la plaza de Oriente; ensáchase en gran manera como si no fuera muy suficiente la actual para el tránsito que tiene, y hácese partir de ella tres grandes avenidas rectas. Como el número de personas que suelen presenciar la parada es reducido, y menor aún el que acude a las audiencias regias, y en casos de desfiles, recepciones y fiestas, la superficie de la actual plaza de Oriente y de la de la Armería son muy suficientes, sospechamos que el Sr. Oriol ha confundido dos cosas cuya relación no acertamos a descubrir: su fervor monárquico y las necesidades de la reforma interior de la capital.

Además de este deseo de realzar el grandioso Palacio Real, nótase en la *Memoria*, singularmente en la vía cuyo proyecto se da completo, un detenido estudio de las pendientes y rasantes, del valor económico del proyecto y del estético de la reforma a realizar. Vamos a ir analizando estos tres aspectos de dicho trabajo.

Preocupación grande y laudable demuéstrase en dulcificar todas las pendientes, haciendo las vías proyectadas lo más horizontales posible. Difícil es aproximarse a ésto en un suelo tan accidentado como el de Madrid; digamos que el Sr. Oriol lo consigue a costa de tender un nuevo viaducto (sobre la calle del Arenal) y de prodigar las escalinatas, recursos, naturalmente, muy discutibles.

La posibilidad financiera del proyecto de vía Bilbao a Antón Martín, está prolijamente estudiada, aunque prescindiendo de dos trozos importantes: el de la glorieta de Bilbao al Hospicio y el de la plaza de Bilbao a la Carrera de San Jerónimo, trozo este último de gran dificultad, que queda completamente sin resolver; con lo cual, ejecutada esta vía conforme al proyecto, no presentaría casi ventaja a la circulación al tener un estrangulamiento en su comienzo (Bilbao-Hospicio) y un tapón en su mitad (Bilbao-San Jerónimo).

El criterio estético que ha presidido la ejecución del proyecto ha sido el de la urbanización del renacimiento, «inspirándome en los principios del renacimiento, hoy tan cabales como en el siglo XVII, los mismos que rigieron y siguen rigiendo en las ciudades modernas». Fiel a ello, dícese que «la reforma tipo y modelo es la llevada a cabo en París por el barón de Hausmann», trazando grandes vías anchas y rectas, sin cambio de dirección, ensanchando las calles, creyendo así hacerlas más monumentales. Sería pueril discutir estos conceptos simplistas («las gentes aman las líneas rectas como las ideas elementales; todo lo que es complejidad les asusta») tan en boga hace cincuenta años; desde el renacimiento acá la Humanidad ha rumiado infinidad de ideas estéticas y vivido siglos de intensa vida; de los principios artísticos del París que proyectó Hausmann, al que actualmente intentan reformar los arquitectos franceses, media un abismo. ¡Triste condición esta nuestra de tardar tanto en enterarnos de las ideas corrientes en el mundo que significan avance y

mayor complejidad de civilización, contrastando con la rapidez con que recibimos y acogemos las modas de todo género que constituyen lo accidental y transitorio, lo que varía caprichosamente, sin rumbo ni fin!

Otros aspectos de un proyecto de reforma interior, como son la orientación de las calles, el enlace de las vías antiguas con las nuevas y la forma de las manzanas, aparecen muy someramente estudiados en este que analizamos.

### Calles rectas y calles quebradas

En el plano general de las nuevas vías proyectadas, vemos una serie de calles rectas, con escasos cambios de dirección, y éstos siempre angulares (con una sola excepción), de ancho uniforme, que cortan el plano de Madrid en distintas direcciones. Es decir, que el Sr. Oriol ha creído conveniente un trazado de grandes vías rectas (alguna de ellas de 2.525 metros) que, al realizarse, variarían por completo la fisonomía de la capital, *geometrizándola*, dándola una gran uniformidad de aspecto.

Ello revela la falta de complejidad ya señalada del proyecto, pues tal trazado es el más elemental, el que primero se le ocurre a toda persona, aunque no posea tecnicismo alguno: dos puntos de la población que necesitan una comunicación rápida y fácil y una serie de calles estrechas que los separan: únanse por medio de una recta, y ya está el problema resuelto.

No creemos que una población vieja deba someterse a un trazado geométrico exclusivamente; es un organismo vivo y complicadísimo, en el que convendría adoptar todos los sistemas y las más diversas soluciones, una en cada caso particular.

En las grandes calles proyectadas, tan sólo vemos un acuerdo entre dos trozos de diferente dirección, y éste parece trazado como a pesar del autor para, arrancando de la plaza de Bilbao y aprovechando una de las alineaciones existentes en la calle de Fuencarral, salvar el edificio de la Unión y el Fénix.

Los trazados geométricos son discutibles en los planos de ensanche, casi nunca en los de reforma interior, para los que hay que sujetarse a una serie de datos existentes de los que sería perjudicial en muy diversos conceptos prescindir.

En el aspecto estético, parécenos que debe huírse también de exclusivismos y sistematizaciones; bellas son las grandes vías rectas y amplias bordeadas de grandes edificios espléndidamente iluminadas de noche, con su atractivo aspecto de modernidad; pero no lo son menos esas otras calles curvas y quebradas que permiten una gran variación de perspectivas, y en las que pueden apreciarse mucho mejor que en las anteriores los edificios que las limitan. Una ciudad será tanto más atractiva cuanto más diversidad de aspectos presente; el Sr. Oriol no lo cree así y trata de hacer un Madrid-Gran Vía uniforme, sin que esto suponga crítica alguna para el trazado y aspecto de la avenida del Conde de Peñalver.

Las dos tendencias tan magistralmente expuestas en las páginas del Sr. Pérez de Ayala, que encabezan este número de ARQUITECTURA, no nos parecen antagónicas; responden a momentos de distinta sensibilidad artística de un mismo individuo. Nosotros, después de varios días pasados entre calles estrechas y pendientes,



de viejos edificios, salientes unos, otros entrantes, desiguales, ruinosos y con aspecto de vejez, hemos deseado encontrarnos en las avenidas rectas, anchas y bien pavimentadas de una ciudad moderna; y al cabo de una temporada pasada entre estas vías, aspirábamos a trasladarnos a aquellas otras calles de casitas viejas y desiguales por encima de cuyos tejados veíanse los montes próximos.

### El plano de Madrid ha de adaptarse al proyecto del Sr. Oriol

Con las autoridades de la moderna urbanización, creemos que toda reforma interior de poblaciones debe adaptarse a las peculiares disposiciones de éstas, con una gran elasticidad, con un mínimo de violencia para lo existente, del cual depende en gran parte la bondad del proyecto.

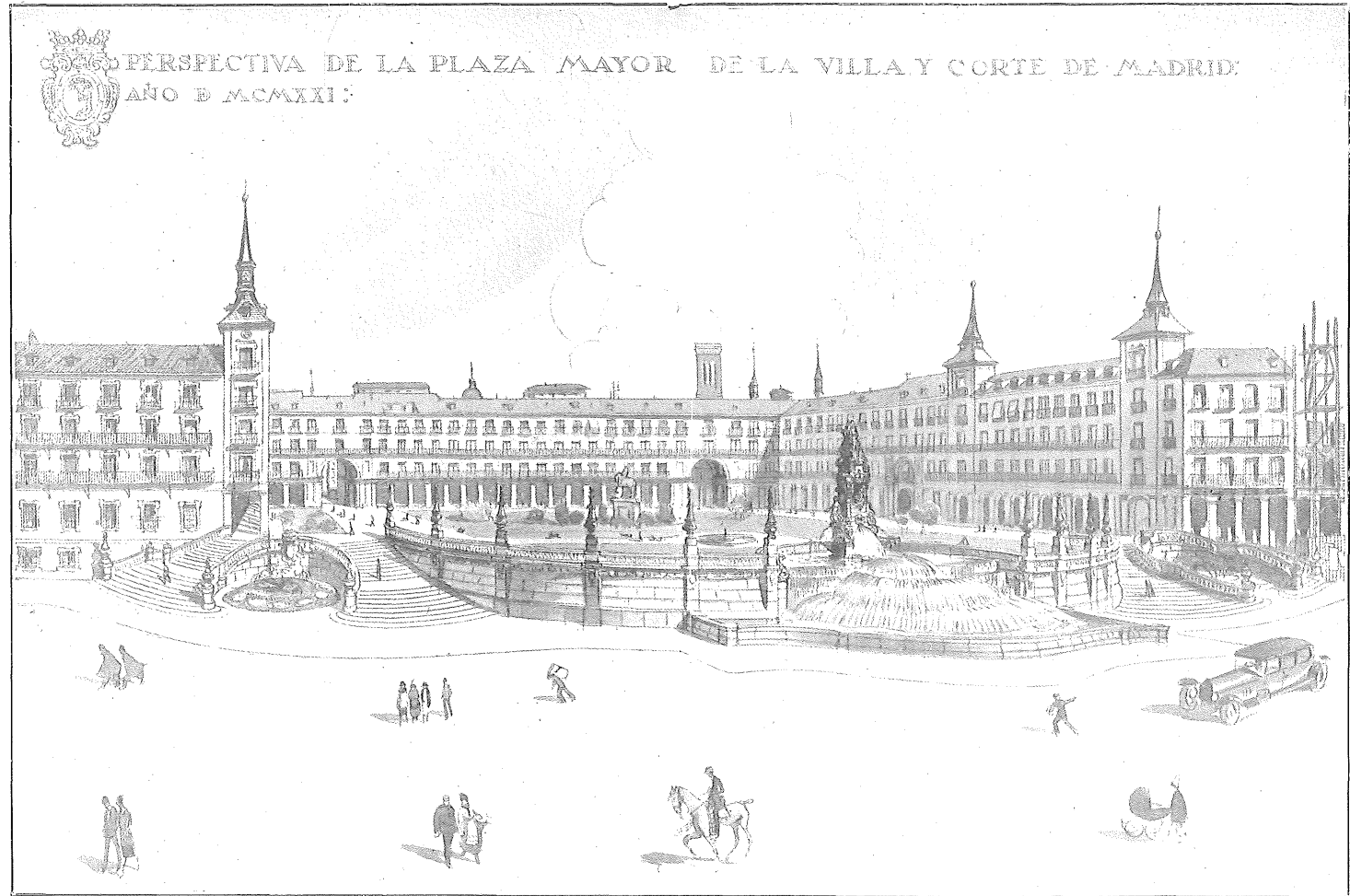
En el del Sr. Oriol no se ha tenido esto en cuenta a causa de haberse estudiado el problema parcialmente, como ya hemos dicho. En él trátase cruelmente a nuestra ciudad, y en vez de adaptarse en sus trazados al plano existente, es éste el que ha de acomodarse al proyecto al realizarse éste, y posteriormente, pues llevado a la práctica exigiría una rectificación de casi todo el trazado antiguo. ¿No hubiera sido más lógico trazar el proyecto teniendo en cuenta lo existente? Ello hubiera implicado algún aumento en la longitud de las vías nuevas, de escasa importancia junto a las ventajas que con ello se habrían obtenido.

Así, derribanse edificios interesantes y de importancia; las fachadas de otros proyéctase trasladarlas para que estén en las alineaciones propuestas; rómpense plazas y ábrense grandes brechas con desprecio hacia todo lo que las vías nuevas encuentran en su camino, sin que el trazado se modifique o detenga más que ante el precio elevadísimo de expropiación de algunas parcelas recién edificadas.

### Los edificios que caen

Este proyecto revolucionario destruye gran parte del Madrid silencioso y tranquilo, de un Madrid sencillo, muy castellano, que había ido quedando al margen del bullicio actual de nuestra ciudad. Es la plaza Mayor, conjunto único cuya belleza reside, en gran parte, en su cerrado recinto de construcciones iguales, la que se trata de cortar, abriendo en ella profunda brecha con el propósito poco modesto de *realzarla*; es la plaza de las Descalzas, tan recogida y conventual, que desaparece; es la plaza de la Villa, tan graciosa, tan simpática, en la que no desentona más que la teatral restauración de la casa de los Lujanes, la que se pretende cortar. Son la fachada del Hospicio, que pudorosamente se habla de trasladar (ya sabemos por triste experiencia lo que suelen ser estos traslados); la Academia de la Historia; la iglesia de San Luis; el palacio del Marqués de Perales, en la calle de la Magdalena; el Gobierno Civil; el Ayuntamiento, al que se corta un trozo; el Teatro Real, al que

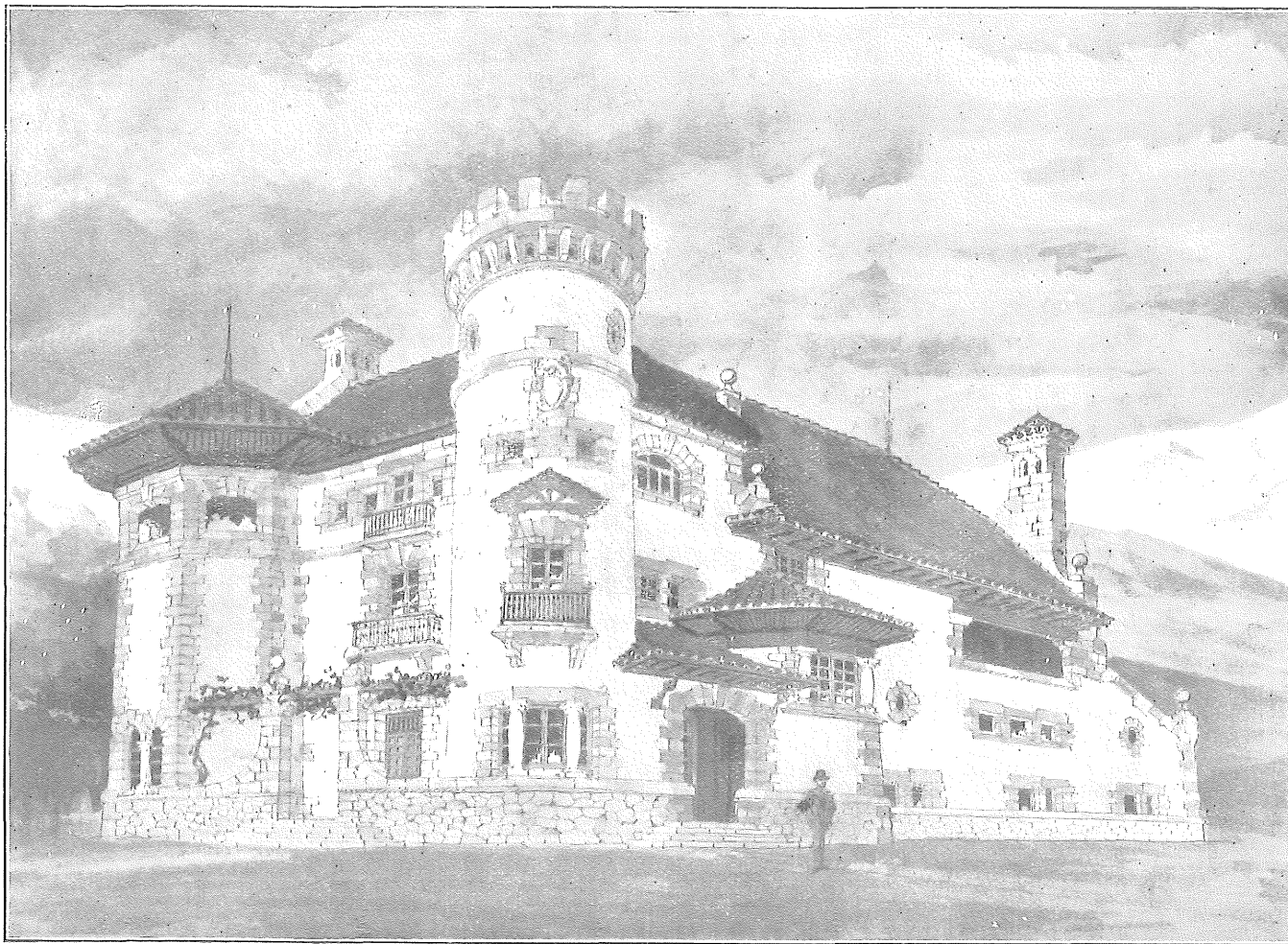
# ARQUITECTURA ESPAÑOLA CONTEMPORANEA



PROYECTO DE REFORMA DE LA PLAZA MAYOR, EN MADRID.

Arquitecto: José Luis de Oriol.

## ARQUITECTURA ESPAÑOLA CONTEMPORÁNEA



CASA DEL DR. TAPIA, EN RIAZA (SEGOVIA).

Arquitecto: Antonio Rubio.

se le supone ruinoso (!)...; toda una serie de edificios que caen sin que las vías proyectadas se hayan dignado desviarse unos metros para salvar unos, o curvarse un poco para respetar otros. Lamentable es que esas grandiosas perspectivas del renacimiento se quieran proyectar sobre lo más interesante de Madrid, cuando en los alrededores de nuestra ciudad hay sitios tan a propósito para ellas, y nuestro distinguido compañero Sr. Oriol hubiera alcanzado, realizándolas allí, el noble título de creador, en vez del de destructor que ahora le corresponde.

LEOPOLDO TORRES BALBÁS.

